ВОЗРОДИМ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ АВТОПРОМ! С.2-4

Российская общественно-политическая газета

Народная правда

Издается в Ленинграде — Санкт-Петербурге | №1(133) | 2008 г. | Цена свободная

Столь огромной страной, какой является Россия, невозможно успешно управлять, не имея долгосрочной Программы социально-экономического развития. Такая Программа представляет собой последовательность взаимоувязанных действий, ведущих к быстрому экономическому росту и всестороннему развитию членов общества. Она должна быть принята Государственной Думой и стать Законом, подкреплённым соответствующими финансовыми ресурсами. В основу её кладётся разрабатываемая Долгосрочная концепция социально-экономического развития страны, которую предстоит утвердить Правительству России. Такова перспектива. Публикуемое в данном номере выступление В.В.Путина на расширенном заседании Государственного совета о долгосрочной стратегии развития России является ключевым для того, чтобы совершился долгожданный переход к объективно необходимому программному управлению развитием нашей страны в интересах всех её граждан.

В.ПУТИН. ВЫСТУПЛЕНИЕ НА РАСШИРЕННОМ ЗАСЕДАНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВЕТА

О СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ РОССИИ ДО 2020 ГОДА

Уважаемые граждане России, уважаемые коллеги!

Восемь лет назад ситуация в стране была крайне тяжёлая, вы знаете об этом хорошо. Страна пережила дефолт, обесценились денежные накопления граждан. На наших глазах террористы развязали масштабную гражданскую войну, нагло вторглись в Дагестан, взрывали дома в российских городах.

Но у людей не было ни отчаяния, ни страха. Напротив, ответом со стороны нашего народа стала собранность и сплочённость. На защиту России, ее территориальной целостности встали не только военнослужащие, но и само общество. Не получавшие долгими месяцами зарплату врачи и учителя преданно исполняли свой долг. Рабочие, инженеры, предприниматели трудились на своих местах, пытаясь вывести экономику из состояния стагнации и развала.

Было очевидно искреннее стремление людей укрепить государство, изменить положение дел в стране. И сейчас, сегодня хотел бы ещё раз поблагодарить всех, кто оказал нам тогда доверие, поддержал нас. Эту поддержку я всегда реально видел и чувствовал. И без неё ничего не смог бы сделать. Именно воля людей, их прямое участие в судьбе России стали решающей силой, позволившей добиться всего, что было сделано за последние 8 лет.

Ценой немалых усилий нам удалось предотвратить распад страны и остановить войну на Северном Кавказе. Сепаратизм отступил, а терроризму — при всей сохраняющейся остроте этой угрозы — нанесены решающие, сокрушительные удары. Чеченская Республика стала полноценным субъектом Российской Федерации. Здесь состоялись демократические выборы парламента и Президента, принята Конституция Республики. Развиваются экономика и социальная сфера.

Мы восстановили единое правовое пространство страны. Региональная правовая база приведена в соответствие с федеральным законодательством, которое в свою очередь получило серьёзное развитие — включая систематизацию законодательства и принятие целого ряда кодексов.

Мы не только вновь стали единой страной, но все эти годы вели целенаправленную работу по развитию федеративных отношений.

Было проведено чёткое разграничение полномочий Федерации, регионов и местного самоуправления — с одновременной передачей большей части функций в сфере социально-экономического развития на региональный и местный уровень, с определением их финансовой и материальной базы. По сути, произошла серьёзная децентрализация властных полномочий. Я знаю, что здесь еще многое предстоит сделать, но вектор определен.

Укреплена материальная база и реальная независимость судов.

И весь этот период мы последовательно работали над формированием устойчивой, дееспособной политической системы.

Нам удалось избавить страну от порочной практики принятия государственных решений под давлением сырьевых и финансовых монополий, медиамагнатов, зарубежных политических кругов и оголтелых популистов, когда не только национальные интересы, но и элементарные потребности миллионов людей цинично игнорировались.

И, наконец, Россия вернулась на мировую арену как сильное государство — государство, с которым считаются и которое может постоять за себя. Мы накопили серьёзный внешнеполитический капитал, и он работает на развитие страны, защиту интересов граждан и национального бизнеса.

Приведу только несколько цифр. За последние восемь лет накопленный объём иностранных инвестиций в российскую экономику вырос не на какие-то проценты — в 7 раз. Напомню, что в предыдущий период чистый отток капиталов — и вы это хорошо знаете — ежегодно составлял 10–15–20, а то и 25 миллиардов долларов. А в 2007 году отмечен рекордный абсолютный приток капитала в Россию — 82,3 миллиарда долларов.

Капитализация фондового рынка по отношению к 1999 году выросла вообще фантастически — в 22 раза! По этому показателю мы ещё в 2006 году обогнали эффективно развивающиеся рынки: Мексику, Индию, Бразилию и даже среди развивающихся стран — такую страну как Южная Корея, которая показывает темпы развития очень высокие. На конец 1999 года фондовый рынок составлял 60 миллиардов долларов, а в конце 2007 года — 1 триллион 330 миллиардов долларов США.

Товарооборот России с зарубежными странами увеличился более чем в 5 раз. Ежегодно за границей бывает более 6 миллионов наших граждан.

Каждая из этих цифр иллюстрирует качественно новое состояние России как современного государства, открытого внешнему миру, в том числе для бизнеса и честной конкуренции.

Сегодня мы уже полностью восстановили и утраченный за 90-е годы уровень социально-экономического развития. Реальные доходы граждан превысили дореформенные показатели. Устойчиво растёт экономика.

В прошлом году мы достигли самого большого прироста ВВП за последние 7 лет — 8,1 процента. По итогам 2007 года, согласно данным международных экспертов, Россия опередила такие страны «восьмёрки», как Италия и Франция, по объёму ВВП, рассчитанному по паритетной покупательной способности, и вошла в семёрку крупнейших экономик мира.

Начались крупномасштабные проекты в энергетике, транспортной инфраструктуре, машиностроении, жилищном строительстве. Идут структурные реформы в авиа- и судостроении. Привлечены значительные инвестиции в производство автомобильной техники, железнодорожной техники.

По наиболее чувствительным для государства направлениям созданы обладающие большими финансовыми и организационными возможностями государственные корпорации. Наметились изменения к лучшему и в сельском хозяйстве.

Нашим детям не придётся отдавать за нас прежние долги: государственный внешний долг сократился до 3 процентов ВВП, что считается одним из самых низких и лучших показателей в мире.

Созданы значительные финансовые резервы, защищающие страну от внешних кризисов и гарантирующие исполнение социальных обязательств в будущем.

В целом обеспечена макроэкономическая устойчивость и финансовая самостоятельность страны. Как результат — в течение последних двух лет наблюдается настоящий инвестиционный и потребительский бум в России.

Реальные доходы людей за 8 лет выросли в 2,5 раза. Я прекрасно знаю всё, что связано с инфляцией: рост цен и так далее, — но, повторю, реальные доходы всё-таки выросли в 2,5 раза, пенсии — также почти в 2,5 раза. Безработица и уровень бедности уменьшились более чем в 2 раза.

Преодолены тенденции роста смертности и снижения рождаемости. Совсем недавно, вы помните, мы сформулировали демографическую программу. Было очень много сомневающихся, будет ли какой-то толк от этих государственных вложений. И сегодня я с удовлетворением могу констатировать: толк есть. В прошлом году была отмечена рекордная динамика прироста рождаемости за последние 25 лет. И родилось так много детей, сколько не рождалось последние 15 лет в стране.

Идут позитивные изменения в образовании, науке, здравоохранении. Государство вновь обратилось к проблемам национальной культуры.

Появились новые возможности для развития и профессионального, и массового спорта в стране. А выбор Сочи столицей зимних Олимпийских игр 2014 года является подтверждением не только наших спортивных и экономических успехов, но и роста международного авторитета России.

Главное, чего мы добились, — стабильности, которая позволяет строить планы, спокойно работать и создавать семьи. Вернулась уверенность, что жизнь будет и дальше меняться к лучшему.

Повторю: всё это сделано нами вместе и является свидетельством большой и ответственной каждодневной работы — работы, изменившей жизнь наших граждан, изменившей саму страну, которой мы по праву гордимся.

Сейчас перед нами стоит задача эффективно использовать накопленный опыт и ресурсы для следующего, качественно иного этапа в развитии страны.

До 2010 года у нас свёрстаны и бюджет, и утверждён конкретный план развития — до 2010 года. Но сейчас уже необходимо заглянуть за этот горизонт, хотя бы на десять лет вперёд. Вот почему сегодня речь идёт о долгосрочной стратегии до 2020 года — по сути, о важнейшем для всего общества выборе дальнейшего пути развития России.

Несмотря на отдельные успехи последних лет нам пока не удалось уйти от инерционного энергосырьевого сценария развития. Естественно, ничего плохого ни в подъёме энергетики, ни в росте добычи сырья нет. Напротив, формирование современного, лучшего в мире энергетического сектора, создание высокотехнологичных предприятий, добывающих и перерабатывающих сырьё, входят в число наших безусловных приоритетов.

Однако и сейчас на фоне благоприятной для нас экономической конъюнктуры мы пока лишь фрагментарно занимаемся модернизацией экономики. И это неизбежно ведёт к росту зависимости России от импорта товаров и технологий, к закреплению за нами роли сырьевого придатка мировой экономики, а в дальнейшем может повлечь за собой отставание от ведущих экономик мира, вытеснение нашей страны из числа мировых лидеров.

Следуя этому сценарию, мы не добьёмся необходимого прогресса в повышении качества жизни российских граждан. Более того, не сможем обеспечить ни безопасность страны, ни её нормального развития, подвергнем угрозе само её существование.

Единственной реальной альтернативой такому ходу событий является стратегия инновационного развития страны, опирающаяся на одно из наших главных конкурентных преимуществ — на реализацию человеческого потенциала, на наиболее эффективное применение знаний и умений людей для постоянного улучшения технологий, экономических результатов, жизни общества в целом.

Но хочу особо подчеркнуть и хочу, чтобы все это поняли: темпы инновационного развития должны быть кардинально выше тех, что мы имеем сегодня.

Да, такой путь намного сложнее. Он более амбициозен и требует максимальных усилий со стороны государства, бизнеса, всего общества. Но в действительности выбора у нас никакого нет.

Какой может быть выбор между шансом на достижение лидерских позиций в экономике и социальном развитии, в обеспечении безопасности страны — и утратой позиций в экономике, в сфере безопасности, а в конечном итоге и потерей суверенитета?

Россия должна стать самой привлекательной для жизни страной. И, уверен, мы сможем сделать это, не жертвуя настоящим ради так называемого светлого будущего, а напротив — день за днём улучшая благополучие людей.

Переход на инновационный путь развития связан, прежде всего, с масштабными инвестициями в человеческий капитал.

Развитие человека — это и основная цель, и необходимое условие прогресса современного общества. Это и сегодня, и в долгосрочной перспективе наш абсолютный национальный приоритет.

Будущее России, наши успехи зависят от образования и здоровья людей, от их стремления к самосовершенствованию и использованию своих навыков и талантов. Это не лозунг предвыборной кампании — это насущная необходимость развития страны. От мотивации к инновационному поведению граждан и от отдачи, которую приносит труд каждого человека, будет зависеть будущее России.

Развитие национальных систем образования становится ключевым по этому элементом глобальной конкуренции и одной из наиболее важных жизненных ценностей. И в России есть всё: и богатые традиции, и потенциал, чтобы сделать наше образование — от школы до университета — одним из лучших в мире.

Образовательная система должна вобрать в себя самые современные знания и технологии. Уже в ближайшие годы необходимо обеспечить переход к образованию по стандартам нового поколения, отвечающим требованиям современной инновационной экономики.

Сфера образования должна стать базой для расширения научной деятельности. В свою очередь наука также обладает значительным образовательным потенциалом. Надо оказывать содействие талантливым молодым людям, ведущим активную исследовательскую деятельность, помогать им успешно интегрироваться в научную и инновационную среду.

Сегодня — при том что мы занимаем третье место в мире по числу учёных и уже входим в число лидеров по государственным расходам на научную деятельность, по её результатам мы далеко от передовых позиций. Это прямое следствие слабого взаимодействия научных и образовательных организаций, государства, бизнеса, недостаточного привлечения частных инвестиций в науку.

Вложения в исследования и разработки со стороны бизнеса должны стимулироваться государством и нарастать. А увеличивающиеся государственные ресурсы, направляемые в науку, должны использоваться максимально эффективно и сосредотачиваться на фундаментальных и прорывных направлениях, прежде всего в тех сферах, от которых зависит безопасность страны и здоровье человека.

Сегодня каждый второй мужчина в стране не имеет шансов дожить даже до 60 лет. Позор! А граждан России всё ещё становится меньше с каждым годом.

Считаю, что в ближайшие три-четыре года мы уже в состоянии добиться стабилизации численности населения. Хотя некоторые наши эксперты, в том числе в Правительстве, прогнозировали, что это будет возможно только через 10–12 лет.

Считаю, надо сделать всё, чтобы уровень смертности в России сократился более чем в 1,5 раза, а средняя продолжительность жизни в России увеличилась к 2020 году до 75 лет.

Для этого нам потребуются самые серьёзные, системные изменения и в организации медицинской помощи, и в техническом перевооружении медицинских организаций, и в качественном изменении кадрового потенциала здравоохранения.

Нужно создать такие условия, чтобы люди имели возможность и сами стремились поддерживать своё здоровье за счёт профилактики заболеваний, занятий физической культурой и спортом.

И, конечно, нам необходима действенная политика поддержания семьи. Базу для такой политики составят как уже принятые серьёзные решения, так и новые меры.

Здесь одними из важнейших являются задачи по жилищному строительству и созданию условий, при которых граждане смогут самостоятельно решать свои жилищные вопросы, в частности улучшать свои жилищные условия в соответствии с меняющейся семейной ситуацией.

Нужно также иметь в виду, что подъём экономики и увеличение доходов граждан приведут к значительному росту спроса на услуги образования и здравоохранения. И для того чтобы эти сферы соответствовали возрастающим потребностям граждан, главным условием их финансирования должны быть качество и объём предоставляемых услуг.

Необходимо активно задействовать налоговые механизмы для стимулирования инвестиций в развитие человеческого капитала. Для этого требуется в максимальной степени освободить от налогов расходы компаний и граждан. Обращаю на это внимание и Правительства, и депутатов Государственной Думы: освободить от налогов расходы компаний и граждан на образование и медицинское страхование, софинансирование пенсионных накоплений.

Нам надо добиться, чтобы все граждане нашей страны, используя свои знания и умения, а там, где необходимо, — помощь государства, имели возможность получить качественное образование, поддержать своё здоровье, приобрести жильё, получить достойные доходы. То есть иметь уровень жизни, определяющий принадлежность к так называемому среднему классу. И считаю, что минимальной планкой доли среднего класса в общей структуре населения к 2020 году должен быть для нас уровень не менее 60 процентов, а может быть, и 70 процентов.

При этом дифференциация доходов семей должна сократиться с нынешнего абсолютно неприемлемого пятнадцатикратного разрыва до более умеренного. Но подчеркну — не лишающего стимулов для профессиональной и творческой самореализации. Уравниловки быть не должно.

Россия должна стать лучшей по возможностям для карьерного роста, для значительного повышения социального и материального статуса в течение жизни — лучшей в поощрении таланта и успеха.

Все, кто готов работать, должны иметь возможность хорошо зарабатывать, в том числе накопить достаточно средств и для сохранения достигнутого уровня жизни после завершения трудовой деятельности.

В то же время очень важно, чтобы сегодняшние пенсионеры и инвалиды, не имеющие таких возможностей, получали достойные пенсии и пособия.

Наконец, говоря о высоких жизненных стандартах, нельзя забывать о личной безопасности граждан — безопасности в самом широком смысле: обеспечивающей надёжную защиту жизни и имущества людей, благоприятную экологическую среду, безаварийную работу транспорта и коммунальной инфраструктуры, эффективное предупреждение техногенных катастроф.

И, конечно, развивая человеческий капитал, мы должны опираться на всё богатство российской культуры, на её уникальные достижения и традиции.

Всё это в целом и есть то самое общество реальных и равных возможностей, общество без бедности и гарантирующее безопасность каждого человека. К формированию именно такого общества мы должны стремиться, и, уверен, мы в этом преуспеем.

Перед нами стоят новые и более сложные, чем раньше, задачи экономической политики.

Главная проблема сегодняшней российской экономики — это её крайняя неэффективность. Производительность труда в России остаётся недопустимо низкой. Те же затраты труда, что и в наиболее развитых странах, приносят в России в несколько раз меньшую отдачу. И это вдвойне опасно в условиях растущей глобальной конкуренции и увеличивающихся затрат на квалифицированный труд, на энергоносители.

Реализация инновационного сценария развития позволит нам добиться кардинального повышения производительности труда. В основных секторах российской экономики должен быть достигнут как минимум четырёхкратный рост этого показателя за 12 лет.

Решая задачу радикального повышения эффективности нашей экономики, мы должны создать стимулы и условия для продвижения целого ряда направлений.

Это, прежде всего, формирование национальной инновационной системы. Она должна базироваться на всей совокупности государственных и частных институтов, поддерживающих инновации.

Это — закрепление и расширение наших естественных преимуществ. Развитие базовых для нас секторов экономики включая глубокую переработку природных ресурсов, использование энергетических, транспортных и сельскохозяйственных возможностей России.

Это — масштабная модернизация существующих производств во всех сферах экономики. Для этого нам потребуется и принципиально иное качество управления предприятиями, и изменение практически всех используемых в России технологий, почти всего парка машин и оборудования. Причём лучшие технологии — это в большинстве случаев и самые энергоэффективные, энергосберегающие технологии, самые экономичные и экологически чистые.

Важнейшее направление — это развитие новых секторов глобальной конкурентоспособности, прежде всего в высокотехнологичных отраслях, которые являются лидерами в «экономике знаний» — это авиакосмическая отрасль, судостроение, в сфере энергетики. А также — развитие информационных, медицинских и других новейших технологий.

Нам безусловно необходимо дальнейшее строительство новых и модернизация действующих дорог, вокзалов, портов, аэропортов, электростанций и систем коммуникаций.

Крайне важно развитие финансовой инфраструктуры — до уровня, адекватного растущим потребностям экономики. В конечном счёте в России должен сложиться один из мировых финансовых центров. Для это естественно при таком объеме золотовалютных резервов: несколько дней назад — 484 миллиарда долларов с лишним.

Нам необходимо создать сотни тысяч рабочих мест, требующих высокой квалификации и связанных с использованием интеллектуального потенциала людей.

И одновременно — государство должно активно содействовать людям в смене профессии, в трудоустройстве или начале собственного бизнеса. И это напрямую зависит от эффективно-

(Окончание на стр.2)

О СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ РОССИИ ДО 2020 ГОДА

(Окончание. Начало на стр. 1)

сти системы непрерывного обучения и переподготовки кадров.

Повторю — занимаясь всеми этими конкретными направлениями социально-экономической политики, мы должны сконцентрировать усилия на решении трех ключевых проблем.

Первое, создание равных возможностей для людей.

Второе, формирование мотивации к инновационному поведению.

Третье, радикальное повышение эффективности экономики, прежде всего на основе роста производительности труда.

Результатом решения всех этих задач должно стать вхождение России в число мировых технологических лидеров.

Очевидно, что для реализации поставленных целей нужны и совершенно новые требования к государственному управлению. Оно должно способствовать формулированию чётких целей развития и создать систему, ориентированную на их достижение.

Реальные результаты в построении инновационного общества должны стать главным критерием оценки работы всей государственной машины.

Между тем сегодняшний госаппарат является в значительной степени забюрократизированной, коррумпированной системой, не мотивированной на позитивные изменения, а тем более на динамичное развитие.

Мы должны устранить чрезмерное административное давление на экономику, которое стало одним из главных тормозов развития, и за счёт оптимизации функций и изменения системы финансирования должны создать мотивацию эффективной деятельности ведомств и отдельных чиновников, должны создать конкурентные условия для привлечения на госслужбу лучших кадров, при этом повысить их ответственность перед обществом.

Одной из главных проблем сегодняшнего госуправления остаётся его чрезмерная централизация. Любые, даже элементарные решения принимаются в Правительстве месяцами, а то и годами. Вроде бы всё делается по инструкции, всё правильно, но это как раз тот случай, когда порядок превращается в абсурд.

Правительство должно быть центром выработки идеологии и стратегических планов. И утверждать федеральные программы с чёткой постановкой задач, критериями оценки, объёмом необходимых ресурсов, а не лезть в частности, не тонуть в ненужных деталях.

Министерства, как, собственно, это и задумывалось в начале административной реформы, должны реально управлять вверенными им ресурсами, самостоятельно издавать необходимые для этого нормативно-правовые акты.

Чертами завтрашней системы госуправления должны стать самостоятельность и ответственность, динамичное движение вперёд, следование общей идеологии развития страны, эффективное использование ресурсов, смелые и неординарные решения, поддержка инициативы и инноваций, сменяемость кадров, и их компетенции, и кругозор.

Причём эти подходы должны стать основой функционирования не только госуправления, но и всей бюджетной сети и предприятий, контролируемых государством и органами местного самоуправления.

Вдумайтесь, пожалуйста, уважаемые коллеги: в этой системе работает около 25 миллионов человек, и это более трети общего числа работающих в стране. Здесь обращаются триллионы рублей инвестиций и текущих государственных расходов. И потому совершенствованием деятельности этой системы, составляющей каркас всего государства, необходимо заниматься повседневно и целенаправленно.

Очевидно и то, что государству не по силам, да и ни к чему такой колоссальный государственный сектор. Многочисленные учреждения и организации должны быть адекватны рынку, должны получать оплату за результат, а не за факт своего существования, а их руководители должны нести персональную ответственность за качество управления.

По возможности надо активнее привлекать частный капитал в государственный сектор, будь то промышленность или социальная сфера.

Частная компания, мотивированная на результат, зачастую лучше справится с управлением, чем чиновник, не всегда имеющий даже представление о том, что по-настоящему является эффективным управлением и что такое результат.

Требуется также упростить налоговую систему, минимизировав возможности произвольного толкования законодательства, вводить налоговые стимулы для развития инновационной экономики. И в целом мы должны стремиться к дальнейшему снижению налогового бремени. Отвечая на ваши аплодисменты, скажу больше, обращаясь и к Правительству, и к депутатам Федерального Собрания: мы должны в том числе стремиться к установлению единой и максимально низкой ставки НДС.

Важнейшим аспектом модернизации государственного управления является проведение эффективной региональной политики.

Для сегодняшнего дня характерна большая и всё усиливающаяся дифференциация между социально-экономическим развитием регионов — с преобладанием количества субъектов Российской Федерации, имеющих низкие показатели. Разница между субъектами Федерации практически по большинству основных параметров феноменальна и достигает десятки раз.

Уже в ближайшие годы мы должны перейти к новому этапу региональной политики, направленному на обеспечение не формального, а фактического равноправия субъектов Российской Федерации — равноправия, позволяющего каждому региону иметь необходимые и достаточные ресурсы для обеспечения достойных условий жизни граждан, комплексного развития и диверсификации экономики территорий.

Важную роль здесь играет работа по формированию новых центров социально-экономического развития: в Поволжье, на Урале, Юге России, в Сибири и на Дальнем Востоке, – а также создание сети инновационных территориально-производственных комплексов, совершенствование транспортной и энергетической инфраструктуры. Убежден, только сбалансированная территориальная политика позволит обеспечить гармоничное развитие всей страны.

Будущее российской политической системы определено стремлением современного человека, миллионов наших граждан к индивидуальной свободе и социальной справедливости. Демократическое государство должно стать эффективным инструментом самоорганизации гражданского общества.

Безответственная демагогия, попытки расколоть общество и использовать иностранную помощь и вмешательство в ходе внутриполитической борьбы не только безнравственны, но и незаконны. Они унижают достоинство нашего народа и ослабляют наше демократическое государство.

И, наконец, политическая система России должна не только соответствовать национальной политической культуре, но и развиваться вместе с ней. Тогда она будет одновременно и гибкой, и стабильной.

При любых разногласиях все общественные силы страны должны действовать по простому, но жизненно важному принципу: ничего — в ущерб России и её гражданам, всё — для блага России, для её национальных интересов, для благополучия и безопасности каждого гражданина в России.

Не могу не затронуть и темы, связанные с обеспечением безопасности и обороноспособности России, а также с нашей внешнеполитической стратегией. Они в значительной степени зависят от уровня экономического и социального развития страны.

В ближайшие годы в России должно быть развернуто производство новых видов вооружений, не уступающих по своим качественным характеристикам имеющимся в распоряжении других государств, а в ряде случаев — превышающих эти характеристики. При этом расходы на эти цели должны быть адекватны возможностям страны и не должны выделяться за счёт приоритетов социально-экономического развития.

Использование новейших технологий потребует и переосмысления стратегии строительства Вооруженных Сил. Ведь передовые научные разработки в области био-, нано- и информационных технологий могут привести к революционным изменениям в области вооружений. И доверить вопросы размещения, обслуживания, использования оружия нового поколения можно только армии, отвечающей самым современным требованиям.

Роль человеческого фактора здесь как никогда высока. Нам необходима, если угодно, инновационная армия, где к профессионализму, техническому кругозору и компетентности военных предъявляются требования принципиально иного, самого современного уровня.

Для этого необходимо серьёзное повышение престижа военной службы, дальнейшее увеличение денежного довольствия военнослужащих, укрепление их социальной защиты, действенное решение проблем с жильём.

Для укрепления национальной безопасности в целом необходима новая стратегия строительства Вооруженных Сил до 2020 года — с учётом современных вызовов и угроз интересам нашей страны.

Подчеркну, мир становится сегодня не проще, а сложнее и жёстче. Мы наблюдаем, как, прикрываясь высокими лозунгами свободы, открытого общества, подчас уничтожаются суверенитет стран и целых регионов, как под громкую риторику о свободе торговли и инвестиций в самих развитых экономиках и странах усиливается политика протекционизма.

Разворачивается и ожесточенная борьба за ресурсы. И во многих конфликтах, внешнеполитических акциях, дипломатических демаршах «пахнет» газом и нефтью.

В этом контексте понятен растущий интерес внешнего мира к России и Евразии в целом. Да, действительно, Бог не обидел нас природными богатствами. Как результат — нам всё чаще приходится сталкиваться с рецидивами политики сдерживания. Но за всем этим, по большому счёту, зачастую стоит стремление навязать нам нечестную конкуренцию и обеспечить себе доступ к нашим ресурсам.

В таких условиях важно сохранить твёрдость оценок и выдержку, не дать втянуть себя в затратную конфронтацию, в том числе в разрушительную для нашей экономики, истощающую нашу экономику новую гонку вооружений, пагубную для внутреннего развития России.

Мы заинтересованы в самом активном участии в глобальных и региональных интеграционных процессах, в тесном торгово-экономическом и инвестиционном сотрудничестве, продвижении высоких технологий, внедрении их в повседневную жизнь. Всё это отвечает нашим стратегическим целям. И для решения наших национальных задач нам нужна мирная, позитивная повестка международных отношений. Мы к этому и будем стремиться.

Сегодня мы решаем важнейший для судьбы России вопрос — определяем стратегию её развития до 2020 года. Очевидно, что только консолидированное, объединённое общим устремлением общество сможет её реализовать в полной мере. И потому наши долгосрочные ориентиры должны быть понятны всем, должны быть поддержаны гражданами страны.

Считаю крайне важным поэтому, чтобы планы развития страны прошли через широкое обсуждение в российском обществе, с участием всех его институтов. И такое обсуждение не должно закончиться одними разговорами — результатом должно стать принятие Правительством Российской Федерации Концепции социально-экономического развития страны до 2020 года и конкретного плана действий по всем обозначенным выше направлениям. Пошаговый план должен быть по всем направлениям сделан!

Россия не раз уже доказывала, что может сделать то, что другим кажется невозможным.

Абсолютно уверен в том, что мы добьёмся того, чтобы наша страна и дальше укрепляла свои позиции одного из мировых лидеров, а наши граждане жили достойно.

Печатается в сокращении с официального сайта Президента России www.kremlin.ru

ЧТО БУДЕТ МЕШАТЬ ДОСТИЖЕНИЮ ПОСТАВЛЕННЫХ ЦЕЛЕЙ



Выступление В.В.Путина на расширенном заседании Государственного Совета не похоже на уже привычные послания Президента Федеральному собранию. Первая часть (примерно треть текста) — это отчет о проделанной за восемь лет работе. Это речь стратега, успешно закончившего битву и вспоминавшего конкретные бои. Стратегия выхода из кризиса была, в основном, правильной и реализованной: страна поднялась со дна пропасти, в которую её столкнули антинародные режимы Горбачева и Ельцина под фальшивые лозунги о демократии. И всякий здравомыслящий человек, от коммуниста до ультралиберала, не может не признать: сделано много, успехи налицо.

Но что дальше? Ответом на этот вопрос была вторая часть выступления, в которой В.В.Путин сформулировал очередные стратегические цели и пути их достижения — они ещё более значительные: «Россия должна стать самой привлекательной для жизни страной». Такую цель можно только приветствовать. Она найдет широкий отклик среди граждан России. Они будут готовы решать задачи, реализующие эту цель.

К сожалению, завершается эта часть выступления усыпляющим нашу бдительность утверждением, что, мол, «нет ни одной серьезной причины, которая не позволила бы нам достичь поставленных целей». А ведь на этом поскользнулась КПСС эпохи заката социализма в СССР. Тогда авторитетные по виду вожди внушали народу, что они уже построили «развитой социализм», что борьба уже закончилась, нет никаких причин для беспокойств о судьбе государства. Как показала ближайшая история, такая постановка вопроса оказалась антидиалектичной. Борьба с союзным государством, а оно было посильней нынешней федеративной России, дошла до самой его вершины, до высшего руководства. Так что причины неудач могут быть где-то близко, совсем рядом. Поэтому неудачная формулировка об отсутствии причин для неудач — уже причина, ослабляющая волю к борьбе за намеченные цели.

Силы, которые могут стать серьезным препятствием на пути реализации вырабатываемой стратегии, есть. И если стратеги думают, что таких сил нет, то они заблуждаются и невольно содействуют возникновению причин поражения.

Одна из таких сил — так называемый мелкий и средний бизнес, то есть мелкие буржуа и малая буржуазия. Они не мыслят категориями исторического развития. Им нужно сегодня отхватить кусок побольше и убежать подальше, в том числе — за границу. А у нас и крупные буржуа ещё с повадками мелких лавочников. Мелкая буржуазия и малые капиталисты всегда недовольны и подвержены резким колебаниям настроения, в том числе в сторону поддержки антипатриотического, компрадорского и даже непосредственно иностранного капитала. Поскольку развитие России может осуществляться только на основе роста крупного производства, государственного сектора, крупных госзаказов, постольку места для мелкой буржуазии и всякого рода ларькобизнеса в таком развитии немного. Они будут, следовательно, разоряться и пополнять ряды сил, противодействующих развитию России.

Никуда не делась компрадорская олигархическая буржуазия, делающая ставку на распродажу российских богатств иностранным монополиям. Она скопила гигантские капиталы, она имеет связи с бюрократией, силовой и идеологической обслугой, она может привлечь в критических ситуациях на свою сторону массу мелкой буржуазии. Если в развитии производительных сил России она почувствует угрозу своим антинародным интересам, то может стать мощной противодействующей силой на пути осуществления прогрессивной стратегии развития.

Эта компрадорская буржуазия, естественно, имеет поддержку Запада, заинтересованного в ослаблении России. С помощью компрадоров Запад организует по всему миру цветные революции. И именно эта антинародная сила пытается образовать «широкую» партийную коалицию — Другая Россия, чтобы открыто проводить свои антироссийские политические интересы. Два боя (за Госдуму и за президентство) она проиграла, но битва еще продолжается, деньги на это врагами России выделены.

Можно было бы привести еще много причин, которые будут противодействовать достижению целей. Но дело не в этом. Дело в том, что стратегия — это наука и искусство достижения победы в борьбе. И мы уже имеем серьёзную попытку научного осмысления путей к победе. Хотя пока ещё не принят ни один законодательный документ, который мог бы стать основой государственной политики, осуществляющей новую стратегию развития России до 2020 года. Позитивно, что В.В. Путин сказал о необходимости принятия Правительством Российской Федерации Концепции социально-экономического развития страны до 2020 года и конкретного плана действий по всем обозначенным выше направлениям. Это большой шаг в развитии государственной экономической политики. Но это именно первый шаг, набросок стратегии. А осуществлять её придется с учетом причин, способных сорвать достижение поставленных целей, путём выработки мер преодоления действующих негативных тенденций.

Если стратегия будет осуществляться последовательно и настойчиво в интересах народа, то народ её поддержит и поможет реализовать.

А.С. Казеннов, доктор философских наук, профессор Ленинградского государственного университета им. А.С. Пушкина

ВОЗРОДИМ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ АВТОПРОМ!

Отечественный автопром ведет свою историю с 1907 года, когда на Русско-Балтийском вагонном заводе в Риге был учреждён Отдел автомобилей. Первый автомобиль был собран на этом заводе 9 июня 1909 года. Но до революции выпуск автомобилей на этом заводе — единственном на всю огромную Россию — не превышал нескольких сотен в год. Массовое же производство автомобилей и тракторов, резкий подъем отечественного автомобилестроения пришлись на годы индустриализации, на годы довоенных пятилеток. Страна планомерно решала задачу государственной важности — создать автомобилестроительную отрасль, выпускающую продукцию, не уступающую, а в дальнейшем и превосходящую зарубежные аналоги.

УСПЕХИ

Благодаря созданию и развитию отечественного автомобилестроения в стране успешно прошло становление и других отраслей современной промышленности.

Перед Великой Отечественной войной были выпущены автомобили с показателями мирового уровня. Благодаря производившимся Московским заводом малолитражных автомобилей и Горьковским автозаводом имени Молотова знаменитым «полуторкам» ленинградцам удалось выдержать суровые 900 дней блокады. Они относились к этим автомобилям как к своим боевым товарищам.

В сороковые-пятидесятые годы надежные в эксплуатации, хорошие автомобили производились Заводом имени Сталина в Москве, Горьковским автозаводом имени Молотова, Ульяновским автомобильным заводом. Мы помним знаменитые автомобили высокого класса «ЗИС», ГАЗ-12 «ЗИМ», «эмки», «Москвичи» различных модификаций, «газики», «Победу».

В пятидесятые-шестидесятые годы лучшим грузовым автомобилем мира был признан ЗИЛ-130, лучшим сельскохозяйственным автомобилем — ГАЗ-66, а одним из лучших легковых автомобилей среднего класса — ГАЗ-21 «Волга» и высшего — ГАЗ-13 «Чайка». Правительственный автомобиль ЗИЛ был признан самым устойчивым. «Газики» и «уазики» успешно конкурировали с иноземными джипами. «Уаз» был признан самым проходимым джипом. Наши автомобили экспортировались во многие страны мира.

В 1966 году по Постановлению Правительства началось быстрое строительство автомобильного гиганта в Тольятти, выпускающего автомобили массового спроса. К 1973 году Волжским автозаводом был выпущен миллион автомобилей и с тех пор проектная мощность 660 тысяч машин в год превышена и составляет 700 тысяч машин в год.

В семидесятые годы в Набережных Челнах был построен завод большегрузных автомобилей, принесший нашей стране новую славу. «КАМАЗы» постоянно завоевывают первые места в международных соревнованиях, таких, например, как Париж-Дакар.

Прославились также наши УРАЛы, МАЗы и самые грузоподъемные в мире БелАЗы.

Незадолго до умышленного развала Автозавода имени Ленинского комсомола, выпускавшего около 150 тысяч автомашин в год, были разработаны, испытаны и запущены в серию новые перспективные модели, такие, как «Иван Калита», «Князь Владимир», «Юрий Долгорукий», «Дуэт» и «Святогор», которые прошли без единой поломки от Москвы до Владивостока. На заводе действовало одно из лучших прессовых производств гибких технологий, позволявшее в короткие сроки менять модель автомашины. Таких передовых производств было всего шесть в мире.

Под руководством главного конструктора Ижевского автозавода «Ижмаш» Умняшкина были разработаны и освоены машины-фургоны «Ода», «Орбита» и другие на базе легковых автомобилей. Общий выпуск достигал 150 тысяч автомобилей в год.

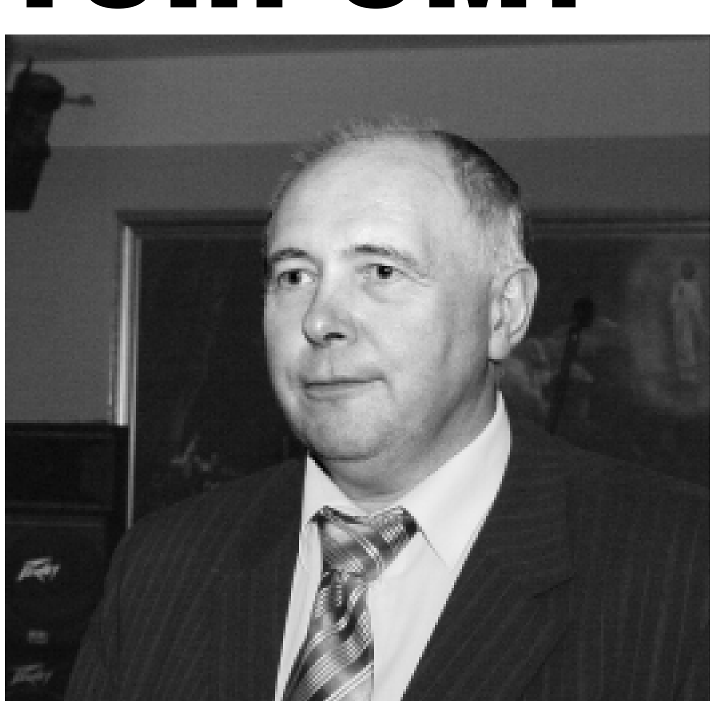
Спросом у населения пользовались микролитражные автомобили «Ока», производившиеся на Серпуховском заводе, на ВАЗе и в Татарстане.

Больших успехов добились автобусные заводы: Ликинский, Курганский, Павловский и другие.

Общий выпуск отечественных автомобилей превышал два с половиной миллиона в год.

ПРОБЛЕМЫ

Проблемы отечественного автопрома, как и вообще нашей экономики, связаны с ориентацией на стихийный рынок, который якобы все отрегулирует и решит. Но то, что даже в XVII веке было неправильно, в XX и XXI веке стало диким и абсурдным. Кто не понял этого из работ К.Маркса и Дж.М.Кейнса, под воздействием мирового экономического кризиса разработавшего теорию государственного регулирования экономики, мог убедиться в этом на печальном опыте нашей страны. Как и в других отраслях, в автопроме за перестроечные годы объемы производства упали более, чем в два раза, возраст технологического оборудования превысил 20 лет, тогда как обновление поколений техники происходит менее, чем за 10 лет. Оснащение автомобильных заводов оборудованием на 80 процентов зависит от импорта. Потребители, в том числе и государство, своими деньгами кормят не отечественного, а в первую очередь иностранного производителя. Как только заходит речь о приватизации, так тут применяются планы. Когда идет речь о выводе крупных предприятий из городов с освобождением городов от трудящегося населения, применяются программы, а вот вопросы развития производства в соответствии с разрушительной концепцией неолиберальных экономистов должен, видите ли, решить стихийный рынок. Как он их решает, теперь уже все



знают — путем уничтожения отечественного производства. Нет даже технических заданий от государственных органов на разработку и выпуск конкурентоспособных отечественных автомобилей.

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ АВТОПРОМА НА ОСНОВЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО И ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА

Наученное собственным горьким опытом, наше государство начинает решительно освобождаться от губительных неолиберальных идей и переходить к государственному регулированию экономики. В выступлении В.В.Путина на расширенном заседании Государственного Совета «О стратегии развития России до 2020 года» поставлена задача разработки и утверждения Прави-

(Окончание на стр.3)

ВОЗРОДИМ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ АВТОПРОМ!

(Окончание. Начало на стр. 2)

тельством Долгосрочной концепции социально-экономического развития страны. В эту концепцию должно войти и решение проблемы возрождения отечественного автопрома, вывода его продукции на конкурентоспособный уровень. При этом должен быть всесторонне учтен как отечественный, так и зарубежный опыт.

Например, можно и нужно опереться на положительный опыт КАМАЗа и ВАЗа, переоснащающих свое производство современной техникой и резко увеличивающих объемы выпуска. КАМАЗ собирается инвестировать в производство грузовых автомобилей полтора миллиарда долларов, удвоить объемы выпуска с 50 до 100 тысяч автомобилей и войти в десятку крупнейших мировых производителей грузовиков. ВАЗ построит целый новый завод, который будет дополнительно выпускать 450 тысяч автомашин в год. Но эти предприятия нуждаются в государственной поддержке в рамках Концепции и далее Программы социально-экономического развития России.

Полезно будет учесть китайский и индийский опыт. Решая проблему подъема своего автопрома, КНР ввела государственную пошлину в размере 200% на ввозимые автомобили и квоту 30 тысяч автомашин в год, запрещен ввоз автомобилей с правым рулем, чтобы отечественный рынок не захламлялся старыми машинами из-за рубежа. Это помогло Китаю стать третьим производителем автомобилей в мире после США и Японии. Индия установила госпошлины на ввоз иностранных автомобилей на уровне 120% и также квоту на ввозимые машины, что позволило обеспечить подъем индийского автопрома.

Во всех странах, заботящихся о своем производителе, как правило, маршрутные и таксомоторные перевозки осуществляются на машинах отечественного производства, государственные структуры для своих целей за бюджетные средства приобретают отечественные автомобили, а не машины, производимые в других странах.

Некоторые страны ввели повышенный налог на старые автомобили, чтобы стимулировать владельцев сбывать старье за границу и приобретать новые отечественные автомобили, обеспечивая на них тем самым постоянный спрос.

НЕОБХОДИМОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ВОЗРОЖДЕНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВТОПРОМА

Меры по поддержке отечественного автопрома должны быть не разрозненными, а взаимоувязанными между собой. Развитие производства автомобилей должно быть увязано с производством в других отраслях, разбито на соответствующие этапы, шаги, последовательность которых и должна быть отражена в утвержденной и обеспеченной финансированием государственной программе. Только при наличии такой Программы как последовательности взаимоувязанных действий по реализации ее целей возможен быстрый и эффективный подъем отечественного автопрома.

Государственная программа должна предусматривать соединение науки, производства и подготовки кадров на основе использования имеющегося потенциала. В России имеются высшие учебные заведения, специально готовящие кадры для автомобильной промышленности, как, например, Московский государственный технический университет «МАМИ» (ректор — доктор технических наук, профессор А.Л.Карунин).

В разрабатываемой Программе должны быть учтены иностранные предприятия, действующие в России, и совместные производства, но приоритет, разумеется, должен быть отдан отечественным производителям. Для этого может быть использовано создание холдингов, контролируемых государством, по типу уже созданных авиастроительного и кораблестроительного холдингов. Если же приоритет будет отдан иностранным производителям под лозунгом создания «Русского Детройта», то «Детройт» мы, может, и создадим, но отнюдь не русский, а американский, японский или французский.

Главное, что должна предусматривать Программа, — это вывод отечественного автопрома на лидирующие позиции в мире как по объемам производства, так и по качеству автомобилей.

Б.Н. ГАВШИН, кандидат экономических наук, руководитель разработки Государственной программы возрождения отечественного автопрома

ВЗГЛЯД МГТУ «МАМИ» НА ПУТИ РАЗВИТИЯ АВТОПРОМА И ЕГО КАДРОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ



Общая характеристика автостроительных предприятий России в настоящее время такова. На предприятиях занята значительная часть квалифицированных рабочих России, предприятия обеспечивают работой большое число смежников, поэтому сокращение собственного автомобильного производства в России нанесет огромный вред, в том числе по стратегической безопасности. Вместе с тем, нельзя не признать, что основное технологическое оборудование на автостроительных предприятиях изношено, падение производства вызвало отток квалифицированных кадров и поэтому невысоки производительность труда и качество выпускаемой продукции. В меньшей мере это относится к предприятиям, работающим со значительной загрузкой, в большей мере — к предприятиям, имеющим существенный спад производства. В любом случае качество выпускаемых автомобилей существенно ниже качества зарубежных аналогов как по конструкции, материалам, так и по исполнению.

Свободную конкуренцию с ведущими зарубежными предприятиями отечественные автостроители практически полностью проигрывают на внешнем рынке. Исключение, да и то неполное, составляют автомобили ВАЗ последнего семейства и, в отдельных странах, автомобили УАЗ, ГАЗ и УРАЛ.

На внутреннем рынке конкурентоспособность отечественных автомобилей обеспечивается, в основном, меньшей ценой при большом спросе именно на недорогие автомобили.

В сложившихся условиях без огромных капиталовложений практически невозможно обеспечить конкурентоспособность отечественных автомобилей на зарубежном рынке. Вместе с тем следует учитывать, что на внутреннем рынке реальную конкуренцию отечественным автомобилям могут составить только подержанные зарубежные автомобили, в массовом порядке ввозимые из-за границы. Увеличение числа ввозимых подержанных автомобилей объясняется еще и тем, что в ведущих западных странах принят закон о возложении затрат на утилизацию машин сроком свыше 7 лет на автостроительные предприятия, которые, таким образом, заинтересованы в вывозе из их стран старых автомобилей.

Из изложенного следует, что при сохранении в России крупного автомобильного производства действующие автомобильные предприятия начнут накапливать средства для постепенного обновления технологического оборудования, для повышения квалификации персонала, для разработки новых конструкций, отвечающих самым современным требованиям.

Таким образом, на ближайший период времени, основная проблема автомобильной промышленности России — поддержание собственного автомобильного производства, причем, в основном, для внутреннего потребления.

Одной из основ стратегии развития автомобильной промышленности России является ее кадровое обеспечение, без которого невозможно решить весь комплекс проблем по созданию эффективной, конкурентоспособной автомобильной техники. Задачи по кадровому обеспечению отрасли предусматривают разработку комплексной системы непрерывного образования и повышения квалификации специалистов, учитывающей последние достижения в этой области. Ведущие страны мира разрабатывают аналогичные системы, рассчитанные на 30–40 лет активной деятельности человека. Прогноз минимальной потребности в подготовке кадров на ближайшие 3 года для предприятий автомобильной промышленности и смежников составляет: квалифицированных кадров со средним профессиональным образованием — 40–50 тыс. чел., с высшим профессиональным образованием — 3,5–4,0 тыс. чел., научных кадров высшей квалификации — 0,4–0,5 тыс. чел.

Комплексная система подготовки и переподготовки кадров предусматривает: реально многоуровневую систему; организацию федерального координационного центра по непрерывному образованию и элитарной подготовке в автомобильной промышленности; целевую подготовку и переподготовку специалистов по заказам предприятий, реализацию дистанционного обучения; участие в разработке и апробации государственной программы кредитования учащихся в системе непрерывной подготовки и переподготовки специалистов, а также новых форм государственного распределения специалистов. Базовые положения этой системы должны быть регламентированы федеральными нормативными документами.

В условиях ограниченного финансирования реализацию данной стратегии, предпочтительно осуществлять на базе одного или нескольких вузов, имеющих признанные научные и учебные школы и тесные связи с автомобильной отраслью (на конкурсной основе).

Основой для реализации такой системы является принятая «Концепция модернизации российского образования на период до 2010 г.»

А.Л. КАРУНИН, доктор технических наук, профессор, Заслуженный деятель науки РФ, ректор Московского государственного технического университета «МАМИ»

ВЫВЕСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫЙ УРОВЕНЬ

В ближайшие 10–15 лет мировая динамика экономического развития приведет к новому технологическому укладу. Базис для этого подготовлен всем предшествующим развитием автоматизации, кибернетики; новыми информационными технологиями, обусловившими переход к бионетике и биотехнологиям. По расчетам и прогнозам ученых именно на этой базе сформируется новый технологический уклад, связанный с психонетикой и метапсихонетикой.

Переход от одного технологического уклада к другому — не одномоментный процесс. Диффузия инноваций, созданных под его воздействием, длится продолжительное время. Во временных рамках Нового технологического уклада на первом этапе могут функционировать от двух до трех, предшествующих ему.

И если для стимулирования интенсивного развития действующего технологического уклада у России есть определенный созданный учеными инновационный потенциал, который может быть приведен в активное действие государственными управленческими решениями, то создание базиса для последующего уклада — сложная организационно-управленческая, инновационно-инвестиционная государственная проблема. Ее сложность возрастает по мере роста упущенных возможностей в поступательном развитии, воспитании, образовании, науке. Их определенной временем и системным кризисом известной изоляцией от производственной системы.

Чтобы ликвидировать пробелы и проблемы в развитии нашей страны, потребуется консолидация трудовых ресурсов, стимулирование их участия в ускорении прогресса производительных сил и социальных отношений. В последнее время на этом акцентируют внимание высшие органы управления правительство России, ряд стран мира. Так, принятая в 2005 г. социальная программа стран — членов ЕС ориентирует на рост конкурентоспособности союза. В нашей стране приняты четыре важных национальных проекта; создаются государственные корпорации в базисных инновационных отраслях производства; принимаются решения, активизирующие переход экономики на инновационной путь развития.

Наряду с найденными научно-обоснованными направлениями для решения важных проблем, которые играют существенную роль в развитии национальной экономики, необходимы радикальные действия по воссозданию структуры национального хозяйства, ориентированной на удовлетворение внутренних потребностей России, гарантирующих ей в максимальных пределах национальную, экономическую безопасность, устойчивое конкурентоспособное развитие в условиях глобализации и вызванной ею гиперконкуренции.

Реализуемые меры по четырем национальным проектам потребуют в дальнейшем коррективов для выхода на конкурентоспособный уровень по социальным и экономическим показателям, входящим в каждый из них. Это предполагает создание устойчивой ресурсной базы, которая формируется национальным хозяйственным комплексом, ориентированным на стратегические цели развития. Практика экономически самодостаточных государств использует для этого накопленный в прошлом и созданный в наше время, корректируемый на перспективу четкий и слаженный государственный механизм, управляющий развитием. И здесь следует четко уяснить, что решающее число экономически благополучных стран практически отказались от неолиберализма. Они использовали практику планового управления развития Советского Союза, его методы решения социальных проблем, организации науки и образования и многое другое. И сегодня мир ищет и находит рецепты централизованного решения проблем, использует для этого государственное управление.

Общеизвестно, что Франция, Япония, разрабатывают по широкому курсу показателей планы национального развития; все страны мира — планируют государственной бюджет; США с конца тридцатых годов разработали и реализуют по настоящее время программы развития отдельных регионов (например, развития штата Теннесси), ход выполнения которых контролирует конгресс. Здесь же разработана и осуществляется с 1983 г. Государственная программа совершенствования управления, за выполнение которой президент отчитывается в конгрессе два раза в год; функционирует система предконкурентных соглашений, организуемая правительством, и многое другое, не укладывающиеся в понятие рыночного неолиберализма.



Назрела необходимость составить своеобразный экономико-управленческий справочник механизмов, инструментов, мер, применяемых в современных государствах, по сути дела расстающихся с либеральной экономикой.

Возможно, это просветит и освободит от иллюзий экономистов-теоретиков, а также и менеджеров-практиков в вопросах управления рыночной системой хозяйствования. А также обновит их знания по вопросам социального развития, при котором цели развития общественного воспроизводства направляются на формирование такой структуры хозяйственного комплекса, которая позволяет и доходы иметь в федеральном бюджете, и удовлетворять потребности населения страны в наборе товаров, услуг и других благ в динамично возрастающих размерах, ориентированных на оптимальный, разумный уровень потребления и накопления. Следует напомнить, что с начала семидесятых годов двадцатого века в Англии (островной части) сформировалось общественное движение «Ограничения потребления», которое проводит большую организационную работу, ориентированную на разрешение проблемы оптимизации потребления.

Исходя из этого в программе мер, по качественному развитию, позволяющих войти в Новых технологический уклад в числе стран-лидеров, необходима модернизация отраслей, обеспечивающих и доходы государству, и удовлетворение потребностей населения по мере их роста.

В число таких отраслей входят автомобильное и тракторное машиностроение. В свое время они получили бурное развитие в группе стран, подготовленных к этому первой и второй промышленной революциями.

Страны — традиционные производители автомобильной и тракторной техники достигли существенных результатов в решении задачи пополнения доходной части бюджета за счет налогов на производимую продукцию (к 2007 г. до одной пятой их суммы формировалось от поступлений названных групп промышленности). К началу нового тысячелетия объемы производства удовлетворяли полностью внутренние потребности каждой из стран, а их продукция находилась на конкурентоспособном уровне по всем основным параметрам. Кроме того, производственные мощности превосходили внутренние потребности, Это усиливало конкуренцию на мировом рынке и предопределило рост наукоемкости производства, а также лидирующие показатели качества продукции и послепродажных услуг.

Это же содействовало росту численности транснациональных корпораций, выносящих производство в другие страны. В результате мировой рынок к двухтысячному году находился под давлением этих стран. Тем не менее группа развивающихся стран не отказалась от развития национального производство автомобильной и тракторной техники. И успешно продвигается в этом направлении на конкурентоспособном уровне. На этапе выхода на мировой рынок — Китай, Индия, Бразилия.

В России имеются реальные возможности для восстановления и модернизации этих отраслей. Несмотря на явные просчеты управления экономикой, которые привели к спаду производства, после необходимого повышения квалификации может вернуться на рабочие места поколение работников, возраст которых к 1990 г. достигал 27–28 лет, (квалифицированные рабочие, инженерный и управленческий персонал). Вузы, средние учебные заведения, которые ведут подготовку специалистов для машиностроения, после корректировки учебных планов способны выпускать специалистов, ориентированных на конкурентное производство.

Научные исследования коллективов вузов, помогут поднять научно-технологический уровень производства до конкурентоспособного уровня и поддерживать его в постоянном режиме. Механизм такого взаимодействия — производство — наука — вуз — специалист, разработан; опубликован в печати и приведен на сайте Минобрнауки. Но для того, чтобы использовать имеющийся потенциал страны для модернизации производства до конкурентоспособного уровня, необходимы государственные решения в области:

1. Создания государственной корпорации автомобильного и тракторного машиностроения с концентрацией в ней пакетов акций автомобильных и тракторных заводов, находящихся в собственности частного сектора экономики.

2. Формирования целевой, комплексной программы, дифференцированной по срокам восстановления на новом научно-технологическом уровне производства с выходом на конкурентоспособный уровень на внутреннем и мировом рынках и в последующем на опережающий уровень развития на инновационной основе.

3. Проведения эксперимента по формированию учебно-научно-производственных организационных структур на базе профильной отраслевой деятельности, с использованием механизма передачи для доверительного управления государственным пакетом акций вузам.

Как показывают расчеты, восстановление автомобильного и тракторного производства решит ряд существенных задач:

- восстановления производства, соответствующего платежеспособности основной массы потребителей (населения, организаций и предприятий) с доходами среднего и ниже среднего уровня;

- повышения наукоемкости производства в результате использования технологий, конструкций, требований эргономики на уровне, соответствующем климатическим, природно-географическим условиям России, учитывающим размещение населенных пунктов, сложных дорожных условий;

- использования накопленного и пока не утраченного потенциала трудовых ресурсов, инноваций автомобильной и тракторной промышленности;

- воссоздания новых рабочих мест в производственной сфере экономики на инновационной основе;

- форсированной подготовки для перехода на новый технологический уклад в результате полномасштабного участия в этом процессе работающих на производстве, в научных, конструкторских и проектных структурах, вузах и сфере послепродажных услуг.

Целевые рубежи модернизации автомобильной и тракторной промышленности следующие:

Первый рубеж — модернизация и развертывание на ее основе производства на уровне объемов 1985 года, конкурентоспособного на внутреннем рынке: 2009–2015 гг.

Второй рубеж — достижение уровня производства, удовлетворяющего потребности исходя из среднего уровня платежеспособности; выход на внешние рынки (около 15% от объема), приближение по конкурентоспособности к среднемировому уровню: 2016–2020 гг.

Третий рубеж — достижение уровня производства, удовлетворяющего полностью потребности внутреннего рынка, экспорта и позволяющего иметь резервные мощности на уровне конкурентоспособности основных стран — производителей автомобильной и тракторной техники: 2021–2027 годы.

Предусматривается использование технологий двойного назначения.

В.И.КРАВЦОВА, доктор экономических наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ, заведующая кафедрой маркетинга и менеджмента Московского государственного технического университета «МАМИ»

РОССИИ НУЖЕН АВТОПРОМ

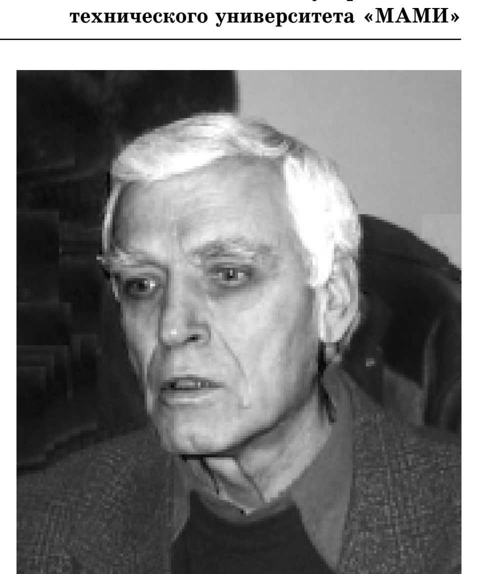
В последнее время многие представители верховной власти неустанно говорят (и ничего больше, кроме разговоров), что нашей стране пора уходить от нефтегазовой зависимости и развивать высокотехнологичные отрасли. При этом неизменно упоминаются авиакосмическая промышленность, судостроение, информационные и нанотехнологии. Автомобилестроение в этом списке не значится. Как будто произвести автомобиль это то же самое, что сделать тележку для «челночника».

Если что и говорится об автомобилестроении, то лишь о сборочном производстве автомобилей иностранных моделей, которое не предусматривает изготовление в нашей стране сложных узлов и агрегатов (двигатель, коробка передач и т.д.). Но самое главное, проводится политика, направленная на медленное удушение отечественных автозаводов с полным циклом производства, в результате чего отечественный автопром скоро превратится в набор разбросанных по стране сборочных цехов, подконтрольных иностранным автомобильным концернам. А это, в свою очередь, приведет к деквалификации как рабочих, так и инженерно-технического персонала, поскольку сборочное производство не требует подготовки большого числа квалифицированных работников.

Более того, последние 15–17 лет власти и либеральные средства массовой информации вдалбливали в сознание российского обывателя мнение о том, что мы не умеем делать хорошие автомобили и поэтому государству нечего тратиться на поддержку отечественного автопрома. Да, по некоторым параметрам советские автомобили (в основном легковые) уступали зарубежным аналогам, но не настолько, чтобы можно было махнуть рукой на целую отрасль, в которой в свое время было занято более 2 млн. человек.

Вспомним не очень далекую историю. Когда наш автозавод имени Лихачева, которому два года назад исполнилось 90 лет, стал выпускать в середине 60-х годов новую модель грузового автомобиля ЗИЛ-130 (а затем и ЗИЛ-131), то восторженных отзывов от эксплуатационников было не счесть. Машина, что называется, пошла. И во второй половине 70-х годов завод довёл ежегодный выпуск этих автомобилей до 200 тыс. штук. На рубеже 70-х – 80-х годов на дорогах Союза каждый третий грузовик ездил с эмблемой ЗИЛ на капоте, а водители называли его королем автотрасс.

До сих пор полноприводный трехосный ЗИЛ-131 не превзойден как колесный вездеход массовой серии. Он исправно служит в армии, на Крайнем Севере, в Сибири и в других регионах на труднопроходимых дорогах. Без него трудно представить, например, техслужбы по ремонту газовых и электромагистралей. Это единственный автомобиль, сумевший пройти вокруг Северного полушария, включая часть его приполярной территории.



Кроме грузовых автомобилей наши конструкторы и рабочие создали первопроходца по дизайну мини-автобус ЗИЛ-118 («Юность»), колесный вездеход «Синяя птица», предназначенный для спасательных работ, в том числе для приема космических экипажей, а также серию правительственных лимузинов.

Конечно, были и проблемы. Задерживалось создание новых моделей автомобилей с дизельным двигателем, замедлилось обновление производственных мощностей. Поэтому в начале 80-х годов на государственном уровне была принята программа по развитию производства дизельных автомобилей на ЗИЛе. Началось строительство крупнейшего в Европе производства по выпуску дизельных двигателей и развитие литейного производства в г. Ярцево Смоленской области. Создавались или обновлялись мощности на других заводах-филиалах. На головном заводе приступили к сооружению новых производственных корпусов, с установкой в них прогрессивного прессового и сварочного оборудования.

В дальнейшем на головном заводе предполага-

(Окончание на стр. 4)

РОССИИ НУЖЕН АВТОПРОМ

(Окончание. Начало на стр. 3)

лось существенно обновить механообрабатывающее оборудование с внедрением гибких производственных систем и робототехнических комплексов. Все это позволило бы создать новый модельный ряд грузовых автомобилей семейства ЗИЛ, значительно улучшить условия труда и качество выпускаемой продукции, сделать ее конкурентоспособной не только в странах третьего мира, куда в основном шла экспортная продукция нашего завода, но и на европейском рынке.

И самое главное. К середине 80-х годов на головном заводе сформировался 70-тысячный работоспособный трудовой коллектив (средний возраст работников составлял 37–38 лет), готовый провести очередную модернизацию предприятия и выйти на более высокий технико-технологический уровень производства.

Однако начавшиеся в нашей стране во второй половине 80-х годов разрушительные процессы в политической и экономической жизни общества сначала затормозили процесс модернизации ЗИЛа, а затем, с начала 90-х годов, привели к глубокому кризису производства, в результате чего выпуск автомобилей сократился практически в 20 раз, а численность работников почти в десять раз. На Ярцевском заводе, где хоть и через пень-колоду, ЗИЛ сумел в труднейших условиях середины 90-х годов запустить производство дизельных двигателей, сейчас на базе литейного производства выпускают металлическую арматуру и другой прокат для строительного комплекса Москвы, а в дизельном производстве демонтировано практически все оборудование, включая автоматические линии. Вот и вся технологическая «модернизация» по буржуазным рецептам.

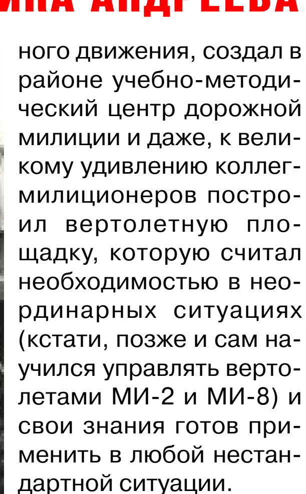
Кто-то скажет, ну и что — наша страна может обойтись и без зиловских автомобилей, да и без других тоже: машины можно купить за границей. Конечно, можно. Только сколько можно и за какие деньги можно? Или какой товар предложить в обмен? Нефть, газ, лес, металл! — не задумываясь, отвечает обыватель, считая, что в результате мы все, а не только олигархи, заживем как саудовские шейхи. Конечно, странам с населением в несколько миллионов человек и с небольшой территорией может быть и можно прожить при таком обмене-обмане. Но России с ее пространствами и с ее дорогами выжить в современном мире без собственных автомобилей просто невозможно, как с экономической точки зрения, так и с точки зрения обеспечения безопасности нашей страны. Если, конечно, ее граждане не собираются стать батраками в сырьевой резервации под названием «Россия», отданной на откуп более развитым странам.

Поэтому ответ на вопрос о том, нужна ли нашей стране собственная автомобильная промышленность, а точнее — автомобильная промышленность с полным циклом производства автомобилей, — может быть только положительным. Автопром, создавая рабочие места на своих предприятиях, инициирует создание рабочих мест в смежных отраслях (станкостроение, металлургия, энергетика, химическая промышленность и т.д.) — несколько миллионов рабочих мест.

Но чтобы развивать автостроение и другие отрасли машиностроения, также загубленные в ходе буржуазных реформ, требуется такая власть, которая способна предвидеть основные тенденции в развитии общества, ставить перед ним ясные цели, определять пути и средства для их достижения.

В.И. ШИШКАРЁВ, наладчик АМО ЗИЛ
Э.А. ЗЕНКЕВИЧ, социолог АМО ЗИЛ

ДОРОГИ И МАШИНЫ ПОДПОЛКОВНИКА АНДРЕЕВА



Для офицера подполковника милиции в отставке, бывшего начальника отделения ГАИ в г. Сланцы (Ленинградская область) Виктора Аполлоновича Андреева дорога всегда была чем-то большим, нежели просто транспортной артерией — судьбой. Они выбрали друг друга много лет назад, когда мальчишкой он впервые повел машину. А может быть и раньше. Его родители в Великую Отечественную войну были водителями (мать и отец прошли всю войну за рулем ЗИС-5) в строительном батальоне. С тех пор, как школьником он получил права на вождение автомобиля и мотоцикла, прошло более 48 лет его водительского стажа. Кстати, экзамен по вождению автомобиля сдавал на автомашине ЗИС-5. Крутил баранку до армии на автомобилях ГАЗ-93, ЗИЛ-585, ЗИЛ-164 с прицепом-лесовозом. В армии — М-20 «Победа», ГАЗ-69, КРАЗ-214.

Вот короткая выдержка из газеты «На страже Родины»: «Каждое утро из автопарка выезжает грузовой автомобиль. За его рулем влюбленный в свое дело человек, беспредельно преданный Родине воин-коммунист Виктор Андреев».

После армии был таксистом в 4 таксопарке Ленинграда на автомашине ГАЗ-21, являвшейся в то время элитной автомашиной, водил тяжелые грузовики — МАЗы шаланды. Был начальником автоколонны. В автоколонне было сто самосвалов различных марок — ГАЗики, ЗИЛы, МАЗы, КРАЗы и Татры.

С должности начальника автоколонны пришел работать в милицию по рекомендации коллектива. Сразу начальником отделения ГАИ Сланцевского района. Выбор оказался верным. Виктор Андреевич опытный автомобилист 1 класса (всех категорий) попал в ГАИ на свое место.

За 20 лет службы о его неподкупности и принципиальности среди водителей сложились целые легенды. Рассказывают, многих городских начальников он отучил садиться за руль « под градусом». Своих подчиненных тоже приучил к порядку, приривал молодым коллегам своего рода этикет. ГАИ избавлялся от нечистых на руку (даже за взятку в несколько банок тушенки). К закрепленной служебной автомашине ГАЗ-24-01 всегда относился бережно и с большим уважением, тепло отзываясь о ее технических и эксплуатационных возможностях, о том что это самая безопасная автомашина, так как впереди двигатель, капот — бампер-полтора метра жизни, что помогает и защищает при столкновениях, устойчивая при сложных дорожных условиях (мокрый асфальт, гололед, снежные заносы) и имеющая высокую проходимость в сложных условиях — снег, грязь, песок.

Всякое случалось за эти годы. И аварии, и погони на больших скоростях, и перестрелки. Начальник отделения ГАИ лично «брал» вооруженного обрезом, трижды судимого рецидивиста. Руководил группой захвата, разыскавшей и задержавшей в лесу между реками Плюсса и Руя двух сбежавших из комендатуры г. Азова вооруженных заключенных. Задержал убийцу, не оставившего после себя никаких следов.

Заслуги Виктора Андреева не остались незамеченными. 1 декабря 1995 года приказом министра внутренних дел генерала Куликова начальнику отделения ГАИ г. Сланцы Андрееву В.А. было присвоено звание подполковника. Борясь с преступностью, начальник ГАИ не забывал о своих добровольных обязанностях — читал лекции по безопасности дорожного движения, создал в районе учебно-методический центр дорожной милиции и даже, к великому удивлению коллег-милиционеров построил вертолетную площадку, которую считал необходимостью в неординарных ситуациях (кстати, позже и сам научился управлять вертолетами МИ-2 и МИ-8) и свои знания готов применить в любой нестандартной ситуации.

В 1983 году заочно окончил Ленинградский Горный Институт имени Г.В. Плеханова по специальности « Горные машины и комплексы», где близко познакомился с большегрузной техникой — БЕЛАЗ, ее отличными технико-экономическими показателями, необходимыми в нашей промышленности.

Несколько лет назад в Санкт-Петербурге произошло тяжелейшее дорожно-транспортное происшествие, в результате которого Виктора Аполлоновича, стоящего у спецмашины ГАИ с включенной мигалкой, на Обводном канале сбила и переехала автомашина. Пострадавший оказался в больнице с многочисленными переломами и травмами. Они были настолько тяжелыми, что врачи были твердо уверены — этому человеку явно недолго осталось жить на этом свете. А он верит в себя, в то, что еще может принести пользу людям и назло всем прогнозам выжил. Долго лечился, одиннадцать месяцев — в госпитале, полгода без движения, больше года на костылях, нога была переломана в четырех местах, восстанавливал себя по частям и физически и морально. И встал в строй, вернулся в родное ГАИ.

После ухода на заслуженный отдых на годовом общем собрании акционеров одного из крупных автотранспортных предприятий г. Сланцы Виктора Аполлоновича Андреева избрали генеральным директором. Первые шаги нового директора полностью перевернули жизнь убыточного предприятия. Присмотревшись к работе коллектива изменил штатное расписание и принципы работы, уволил лодырей. Вдохнул новую жизнь в автопредприятие, в котором, кстати, не было иномарок, только наши российские автомобили, которые при правильной эксплуатации и обслуживании давали положительный результат.

Вот выдержка из высказывания-поздравления главы Сланцевского района Я. Богданова: «Уважаемый Виктор Аполлонович, за период службы в органах внутренних дел вы были поощрены всевозможными наградами, что свидетельствует о вашем высоком профессионализме и сегодня, находясь на ответственной должности генерального директора ОАО «Автомобилист», вы стараетесь создать устойчивую экономическую обстановку в коллективе. Желаем здоровья, счастья, успехов во всех начинаниях.»

После всевозможных жизненных перипетий, результатов приватизации В.А. Андреев работает в автобазе «Почта России», автоколонна №3, филиал в г. Сланцы механиком, где эксплуатирует и обслуживает наш отечественный транспорт — УАЗы, Жигули, Газели — и считает, что при соответствующей доработке этот транспорт просто необходим для работы в условиях сельской местности.

Пожелания нашим отечественным автомобилестроителям и проектировщикам — продолжать наметившуюся тенденцию к совершенствованию и выпуску наших автомобилей — легковых, грузовых и автобусов.

Н.В. НОВИКОВ, полковник милиции, начальник автобазы Управления Федеральной почтовой связи по Санкт-Петербургу и Ленинградской области

КТО ВОЗРОДИТ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ АВТОПРОМ

Сейчас трудно себе представить, что на протяжении десятилетий в нашей стране практически не было импортных автомобилей. Продукция отечественной автомобильной промышленности не только полностью покрывала потребности народного хозяйства и вооружённых сил огромной страны, но и в больших количествах вывозилась за рубеж. При значительно меньших, чем в наиболее развитых странах объёмах выпуска легковых автомобилей (что, впрочем, вряд ли является существенным недостатком), продукция отечественного автопрома славилась своим высоким качеством.

Видный германский специалист в области автобронетехники В.Освальд отмечает, что во время войны немцы при возможности охотно использовали трофейные ЗиС-5, считая их очень выносливыми, надежными и «солидными» автомобилями.

В послевоенные годы созданная на Горьковском автозаводе «Победа» выделялась среди архаично выглядящих автомобилей крупнейших западных концернов не только передовыми техническими решениями, выносливостью и надёжностью, но и сверхсовременным по тем временам дизайном.

В 1958 году советская автомобильная экспозиция на международной Брюссельской выставке была удостоена «Гран-при». Учитывая, что подобные выставки собирали весь цвет мировой индустрии, а конкурса «Автомобиль года» тогда еще не выдумали, то лучшими автомобилями 1958-го года, по крайней мере в Европе, можно считать ГАЗ-21 «Волга» и ГАЗ-13 «Чайка».

Многие образцы советского автопрома — носители тяжёлого вооружения, машины специального назначения, например, для поиска космонавтов, до сих пор не имеют равных в мире.

Осколок советского автопрома, сохранённый в маленькой Белоруссии, и сейчас производит грузовики и автобусы мирового уровня. Один лишь Белорусский автомобильный завод обеспечивает треть мирового рынка карьерных самосвалов. Достижения коллектива этого предприятия в деле повышения качества карьерных самосвалов не раз отмечались высокими наградами: «Международной бриллиантовой звездой качества», присужденной ПО «БелАЗ» Мексиканским национальным институтом маркетинга в 1995 году, XVIII Международным призом «За технологию и качество» Клуба лидеров торговли (штаб квартира — Мадрид, Испания), Х Золотым призом Америки «За качество», «Хрустальной Никой», присужденной Координационным Комитетом Международной Программы «Партнерство ради прогресса» в 2000 году.

Эти успехи не случайны. СССР являлся лидером в создании и развитии теории автомобиля, а советская система подготовки квалифицированных кадров по праву считалась одной из лучших в мире.

Чем же объясняется закат советской, а впоследствии и российской автомобильной промышленности?

Нетрудно видеть, что с началом «застойного периода» советский автопром действительно «застыл». За исключением нескольких образцов автомобили, колесящие по советским дорогам в 80-х годах, представляли собой несколько модернизированные модели второй половины 60-х годов: ЗиЛ-130, ГАЗ-53, ГАЗ-24, Москвич-412, «Жигули», «Запорожец». Очевидно, этот застой явился следствием так называемой «косыгинской» реформы, ослабившей централизованное планирование и поставившей прибыль во главу угла деятельности предприятий. В частности, Запорожский автомобильный завод мог ещё в конце 70-х годов поставить на конвейер «Таврию», которая в те годы при условии качественной сборки была бы одним из лучших автомобилей в мире. Но руководству завода показалось выгоднее почти до середины 90-х годов выпускать «Запорожцы».

Захват советского наследия «энергичными частниками» проблему лишь усугубил. И дело здесь не только в том, что «новые русские» в массе своей — мелкие людишки с психологией ворюг и прохиндеев. Для решения сложнейшего комплекса вопросов, связанных с массовым производством автомобилей мирового уровня не годится частный капитализм, полностью исчерпавший себя ещё в первой половине XX века. Поэтому несмотря на то, что наживались колоссальные состояния, из страны выводились астрономические суммы, вкладывать деньги в производство ворюги не торопились.



Итог последних 15 лет плачевен. Сейчас в России практически нет современных автомобилей, разработанных отечественными конструкторами и укомплектованных отечественными агрегатами. Уничтожен АЗЛК, кое-кто уже готовится «инвестировать» в земельные площади, на которых сейчас расположен Завод имени Лихачёва — флагман отечественного автомобилестроения. В полный рост встают долгосрочные проблемы, в частности — проблема подготовки квалифицированных кадров. Причины этого кроются как в неспособности современного крупного производства функционировать в условиях частного капитализма, так и в энергичных усилиях сил, желающих уничтожения России.

Что же необходимо предпринять для возрождения отечественного автопрома? Необходимо понять, что у отдельного капиталиста стимул для такого возрождения отсутствует. Ему проще продать землю под предприятием, сдать станки в металлолом и, обеспечив «заработанным честным непосильным трудом» себя, детей и внуков, коротать время в благодатном уголке Европы.

Задачу возрождения и дальнейшего развития крупной отрасли промышленности может решить класс капиталистов в целом, организованный в государство. Ключевая проблема — проблема воспроизводства и расстановки кадров, в первую очередь — руководящих. При обучении руководителей необходимо опираться на мировой опыт, в первую очередь — на опыт справившейся с аналогичной проблемой соседней Белоруссии. Используя все методы управления — от различного рода льгот, распределения госзаказа до прямого директивного управления, эти кадры смогут в исторически короткие сроки ликвидировать отставание. Но опять встает вопрос, как сделать, чтобы эти кадры не разложились, не стали ставить свои сиюминутные интересы выше долгосрочных, выше интересов производства?

Полностью и до конца в развитии отечественного производства и, в частности, автомобилестроения, заинтересованы работники предприятия. В отличие от собственников и управленцев верхнего звена у них нет возможности в любой момент уехать из страны и проедать накопленные богатства. Но нельзя не видеть, что сейчас именно эти, кровно заинтересованные в созидательных процессах силы находятся в наиболее тяжёлом положении. Уровень оплаты труда даже квалифицированных работников таков, что превращает жизнь в борьбу за выживание, балансирование на грани нищеты. Работники не организованы, постоянно подвергаются унижениям, их участие в управлении производством сведено к нулю. А ведь именно работники, а не оборудование, пусть даже самое современное, являются основой производства.

В настоящее время работники просыпаются, сбрасывают с себя липкий рыночный дурман. Ширится профсоюзное движение, возрастает число забастовок. Прогрессивные силы в руководстве страны обязаны поддержать эти ростки рабочего самосознания. Без этого все благие пожелания о развитии отечественной промышленности, и не только автопрома, уйдут, как вода в песок.

И.М.ГЕРАСИМОВ, кандидат технических наук, доцент кафедры колёсных и гусеничных машин Санкт-Петербургского государственного политехнического университета

У ЛАДЫ ВСЕ НАЛАЖЕНО

За последние несколько лет на российском рынке значительно увеличился сегмент автомобилей иностранного производства. Растущие как на дрожжах цифры продаж иномарок вкупе с еще неизжитым, к сожалению, стереотипом «все зарубежное — лучше» рисуют в сознании рядового потребителя мрачную картину капитуляции российского автопрома. Однако продажа и обслуживание LADA стабильно остаются успешным и прибыльным бизнесом и более 60% населения страны продолжают ездить именно на этих автомобилях. LADA активно приобретают страны бывшего СНГ, ближнего зарубежья.

В настоящее время АВТОВАЗ производит 14 моделей LADA в 30 комплектациях. Для этих автомобилей на автозаводе выпускаются 6 разновидностей моторов объемом от 1,4 до 1,7 литра. Все двигатели оснащаются электронной системой управления и выполняют экологические стандарты «Евро-3». 2007-й год ознаменовался появлением сразу нескольких ярких новинок. Покупателям были представлены долгожданная LADA Priora, LADA Kalina с новым двигателем, системой ABS. Каждая модель, выпускаемая сегодня АВТОВАЗом, продолжает «развиваться» в различных модификациях кузова, комплектациях. Радует широкая цветовая гамма и обилие новых эмалей для LADA.

Успех автомобилей этой марки доказывает тот факт, что завод постоянно увеличивает количество выпускаемых автомобилей, чтобы дилеры могли обеспечивать спрос. В то же время благодаря налаженной системе поставок и отсутствию необходимости прохождения таможни и других проблем импортных авто, желанную LADA покупатель может приобрести сразу, а не стоя в очереди несколько месяцев.

Система поставок и обслуживания автомобилей LADA, охватывающая территорию всей страны в ее прежних, еще советских, масштабах — крепкий фундамент, на основе которого строят свой бизнес сертифицированные дилеры автогиганта. Доступность и простота обслуживания LADA в сочетании с отличными качествами современного автомобиля делают эти машины популярными не только в крупных городах, но и на периферии.

Огромную роль в продвижении марки, безусловно, играет дилер. Именно он работает непосредственно с конечным потребителем, оказывая влияние на его выбор и транслируя его потребности и пожелания производителю. АВТОВАЗ предъявляет дилерам достаточно жесткие требования, начиная от квалификации мастеров, заканчивая стилем оформления торгового зала и ремонтной зоны.

Но еще более жесткие условия ставит автоцентрам рынок: теперь клиенты приобретают не просто автомобили, они хотят иметь выбор, получать широкий спектр услуг и бонусы. Задачей дилера становится не только представление покупателю максимально полного модельного ряда в различных комплектациях и расцветках, но и сопровождение автомобиля на протяжении всего его жизненного цикла вплоть до обмена на новый по системе trade-in. Так, например, в автоцентрах сети «Питер-Лада» разработан ряд услуг для каждой стадии работы с клиентом. На стадии приобретения автомобиля предлагается широкий выбор кредитных программ, дополнительного оборудования. При обслуживании автомобиля на ТО или при заезде на ремонт автомобилист может воспользоваться прокатом, провести время в уютном кафе с доступом в Интернет и видеозалом, выбрать аэрографический рисунок или комплект тюнинга для своего автомобиля. В каждом автоцентре сети можно приобрести запасные части и расходные материалы для машины, топливные карты, оплатить услуги мобильной связи. На сервисных станциях сети «Питер-Лада» работают сертифицированные мастера, которые проходят специальное обучение в ОАО «АВТОВАЗ». Современное оборудование позволяет выполнять все виды работ по ремонту и обслуживанию автомобилей LADA на самом высоком уровне. Круглосуточный сервис, автомобильная справочная служба, интерактивный сайт, обеспечение гарантий на автомобили, запасные части и все виды сервисных работ — все это позволяет автоцентрам сети «Питер-Лада» удерживать лидирующие позиции на рынке Северо-Западного региона. Устойчивый спрос на услуги компании объясняется вниманием к потребностям и пожеланиям покупателей, внедрением в работу автоцентров системы CRM.

Благодаря кропотливой работе дилера с каждым клиентом осуществляется связь между производителем и автомобилистом. Активные разработки новинок на АВТОВАЗе в последние два года и их успех у покупателей говорят о том, что эта связь работает. А значит, мы можем ожидать появления на наших улицах все большего количества красивых автомобилей с таким родным именем LADA.

Н.И. Матвиенко, управляющий директор ОАО «Питер-Лада»



ГОРОДА И ОБЛАСТИ, ГДЕ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ ГАЗЕТА

Архангельская обл., Арзамас-16, Барнаул, Белгород, Владивосток, Воронежская обл., Вышний Волочек, Глазов, Екатеринбург, Железноводск, Заводоуковск, Иваново, Иркутская обл., Казань, Кемерово, Киров, Респ. Коми, Краснодарский край, Кстово, Курган, Ленинградская обл., Магадан, Минск, Москва, Московская обл, Мурманская обл., Нальчик, Нижний Новгород, Нижний Тагил, Великий Новгород, Новокузнецк, Нововоронеж, Новосибирск, Новосокольники, Орёл, Пенза, Пермская обл., Петропавловск-Камчатский, Приморский край, Самара, Санкт-Петербург, Саратовская обл., Смоленск, Сочи, Ставропольский край, Тверь, Тольятти, Торонто (Канада), Тула, Тюменская обл., Удмуртия, Улан-Удэ, Ульяновск, Уссурийск, Харьков, Чита, Ярославская обл.

Главный редактор М. ПОПОВ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ
Телефоны отделов: политического — 579-87-18;
писем, народной жизни, организационного — 579-87-17
Факс (812) 272-73-26
E-mail: np@rpw.ru http://rpw.ru/np

Учредитель — трудовой коллектив редакции
Зарегистрирована Мининформпечати: рег. свид. №1178 от 04.10.1991 г.
Адрес редакции и издателя:
191104, Санкт-Петербург, ул. Белинского, 13, «Народная правда»
Вёрстка И.Герасимова Рис. Ф. Алексеева

Изготовление фотоформ и печать в ОАО СПб Газетный комплекс,
Санкт-Петербург, Ленинский пр., 139
Тираж 6 000 экз. Заказ № 127.
Номер подписан в 17 час. 21.02.2008 г.